海 上 丝 绸 之 路 研 究

主 持 人 语

2019 年 1 月 1 日,北京大学服务“一带一路”倡议重大项目“海上丝绸之路与郑和下西洋及其沿线地区的历史和文化研究”正式启动。该项目由历史学系承担,意在沿着“海上丝路与郑和下西洋”的地域范围,进一步探讨沿线地区和国家的历史、文化与宗教,建立起系统扎实的基础研究体系,突破长期以来由西方国家学术界所把持、具有典型西方中心主义视角及殖民/帝国主义色彩的历史解释模式,构建中国的世界历史学派。

本专栏刊登的三篇文章凭借详实史料,在宏观和微观层面对丝绸之路的基本概念和解释体系重新作了考察和探讨,增加了新的历史解释维度,进一步证实了自汉代以来中国在形塑海上丝绸之路中不可或缺的贡献。

——徐　健

中国海外贸易的空间与时间
——全球经济史视野中的“丝绸之路”研究

李 伯 重
(北京大学 历史学系,北京 100871)

摘　要: 任何事物都存在于特定的时空范围中,中国的海外贸易也不例外。中国的海外贸易是世界贸易的一个组成部分,而世界贸易的时空范围处在不断的变化之中。公元前 2 世纪到公元 17 世纪,世界贸易在时间上呈现出四个大时期,引起了世界贸易的空间范围也出现了重大变化。在这个大背景之中,中国的海外贸易也出现了显著的变化。

关键词: 中国;海外贸易;时空范围;全球史

中图分类号: K 107　　**文献标识码:** A　　**文章编号:** 1000-5919(2021)02-0021-0016

不论对“丝绸之路”的性质、功能和作用有多少种看法,大多数学者都同意“丝绸之路”主要是贸易之路①。既然是贸易之路,其主要功能必定是贸易。本文所讨论的,就是作为贸易之路的“丝绸之路”。

在许多论著中,“丝绸之路”被描绘为一条自古以来就存在的“洲际贸易大通道”,这条通道无远弗届,畅通无阻,世界各地商品通过这条大通道而实现无缝对接。无论什么时候,中国商品随时都可以通

收稿日期: 2020-10-31

作者简介: 李伯重,男,云南昆明人,北京大学人文讲席教授。

基金项目: 北京大学“海上丝绸之路与郑和下西洋及其沿线地区的历史和文化研究”项目阶段性研究成果。

* 本文是本人“全球经济史视野中的‘丝绸之路’研究”系列文章中的一篇,其他各篇将专题讨论丝绸之路贸易中的商品、路段、贸易规则、贸易方式、所涉及主要地区的经济状况及其对特定商品的供求能力等。

① 在争议了多年后,教科文组织对“丝绸之路”做出了如下定义:历史上的丝绸之路是跨越陆地和海洋的贸易路线网络,其范围涵盖了地球的很多部分,其时间则从史前到今天。沿着这些路线,拥有不同文化、宗教和语言的人们相遇,交换思想和彼此影响。https://en.unesco.org/silkroad/unesco-silk-road-online-platform.

过这条通道,运销世界各地。然而,从经济史的角度来看,这个“大通道”并非真正的客观存在。要正确认识历史上的“丝绸之路”,空间和时间是首先要研究的基本问题。

恩格斯说:“一切存在的基本形式是空间和时间,时间以外的存在和空间以外的存在,同样是非常荒诞的事情。”①时间与空间是人类社会存在的最基本维度,人类历史就是在时间与空间中的演进历程。因此,历史是一个发展变化的客观过程,而任何过程都是通过时间和空间而存在的。由于空间和时间问题是历史现象的基本条件,因此早在现代史学创立之初,兰克(Leopold von Ranke)就明确指出:“这里涉及的事实,是一种准确的审核,要能够说明过去发生了什么事情,这事情是什么时候发生的,是在什么地方发生的,是怎样发生的以及为什么会发生。”②离开了一定的时空范围,也就不成其为史学研究了③。“丝绸之路”贸易既然是历史上的客观存在,当然只能发生在特定的时间和空间中。因此,在“丝绸之路”研究中,首先必须明确的是“丝绸之路”贸易赖以发生的时空范围,以及这种范围所发生的变化。

一、全球史视野中的世界贸易地理空间

贸易是一种经济活动,任何经济活动都发生在特定的空间范围即地理空间之中。然而这一点,过去学界却注意不够。1991 年,克鲁格曼(Paul R. Krugman)在其《地理和贸易》一书的序言和开头部分写道:

> 作为国际经济学家,在我的大部分职业生涯中,我所思考和写作的都和经济地理有关,而我竟然没有意识到。
>
> 国际贸易的分析事实上并没有利用从经济地理学和区位理论中得到的一些洞察。在我们的模型中,国家通常是一个没有大小的点,在国家内部,生产要素可以迅速、无成本地从一种活动转移到另一种活动。在表示国家之间的贸易时,通常也采用一种没有空间的方法:对所有可贸易的商品,运输成本是零。
>
> 然而,国际经济学家通常忽略了下面这个事实:即国家既占有一定的空间,又是在一定的空间内存在的。这种倾向如此地根深蒂固,以至于我们几乎没有意识到我们忽略了这个事实。④

地理空间的问题对国际贸易的研究至为关键。这是因为贸易的实质是商品交换,商品交换的基础是商品的供求关系,而商品供求关系决定于参与贸易的各方之间对特定商品的供给和购买的能力。这种供需能力,则又在很大程度上取决于特定的地理自然条件。

首先,商品的供需能力取决于地理环境。赫德森(Michael Hudson)指出:“商业似乎是以大自然本身为基础的。每个地区都以上帝赐予的独特资源为基础组织生产并形成了专业化。某些地区形成了以技术为基础的贸易,如玻璃制造和金属制造;另一些地区生产稀有矿石、香料或葡萄酒。”⑤换言之,一种商品的供给能力是一定的地理环境的产物。这种地理环境有自然地理环境和人文地理环境两个方面。自然地理环境包括地理位置、地形条件、气候条件、土地资源、矿产资源、水资源、森林资源等。这些对各地区的产业结构、贸易结构、贸易商品流向都有重大的影响。人文地理环境则包括人口、民族、教育文化水平、语言、宗教信仰、历史、政治等。其中人口的构成(数量、素质、密度等)是决定一个地区市场规模的基本因素,其他因素对市场规模及贸易的地理方向、商品结构等也有重要的制约作用。

其次,商品的供需能力也取决于各地区的经济状况。一个地区参与贸易的程度与其经济发展水平、实力有密切的关系。处于不同的发展阶段的地区对市场提供的商品种类、品种、数量、质量,有着很大差

---

① 《马克思恩格斯选集》第 3 卷,北京:人民出版社 1995 年版,第 91 页。
② 利奥波德·冯·兰克:《历史上的各个时代》,北京:北京大学出版社 2010 年版,“导言”,第 13 页。
③ 李剑鸣:“史学是一种以过去时空中的人及其生活为研究对象的综合性的人文学。”李剑鸣:《论历史学家在研究中的立场》,《社会科学论坛》2005 年第 5 期,第 15 页。
④ 保罗·克鲁克曼:《地理与贸易》,北京:北京大学出版社 2000 年版,自序与正文第 1—3 页。
⑤ 赫德森:《国际贸易与金融经济学:国际经济中有关分化与趋同问题的理论史》(第 2 版),北京:中央编译局 2014 年版,第 27 页。

异。而处于不同经济类型、不同经济发展水平的地区,消费者对商品的需求及自身所拥有支付能力也各不相同,因此消费水平及消费结构的区域差异也导致市场上商品结构及地理流向之间出现地区差异。

因此,研究"丝绸之路"贸易,就必须首先研究这种贸易的参与者的经济状况,了解它们对商品的偏好和供需能力。从经济史的角度来看,国际贸易的主要参与者必然是规模相对较大、发展水平相对较高的经济体,因为只有这样的经济体,才有能力提供和购买较大数量的商品,从而保证贸易以可观的规模持续进行①。

东半球有欧、亚、非三大洲。这三大洲,西方学界有人称之为"the Afro-Eurasian world"或"the Afro-Eurasian Ecumene",即"非—欧—亚世界",本文从汉语习惯,称之为欧亚非地区。在地理大发现之前,这个地区是世界经济活动的主要场所,世界贸易也集中在这个地区。

这个广大的地区由多个在各方面有巨大差异的部分组成。芬德利(Ronald Findlay)和奥罗克(Kevin H. O'Rourke)综合考虑了地理、政治和文化特征,将其划分为七大区域,即西欧、东欧、北非和西南亚(伊斯兰世界)、中亚(或内亚)、南亚、东南亚、东亚(中国、朝鲜半岛、日本)②。至于包括东西两半球在内的全世界,赖因哈德(Wolfgang Reinhard)等从文化地理的角度,把 14 世纪中期以前的世界分为五个不同的"世界":大陆欧亚(Continental Eurasia,包括俄罗斯、中国和中亚)、奥斯曼帝国和伊斯兰世界、南亚和印度洋、东南亚和大洋洲、欧洲和大西洋世界③。其中"大西洋世界"所涉及的欧、非、美三大洲(此处所说的非洲指撒哈拉以南的非洲),彼此之间并无联系,美洲更是隔绝于欧亚非地区之外。

生活在世界各地的人们,彼此之间自古就有着这样或那样的联系。这些联系后来逐渐发成了一种经常性的联系,一些学者称之为"世界体系"(the World System)。这种世界体系以核心—边缘(core-periphery)的关系为组织方式,亦即由一些核心区和边缘区组成,而核心区对其外的边缘区,在经济、文化上(有时还在政治上)都处于支配地位。各个核心区彼此相互联系,从而形成世界体系。

世界历史上的核心区中,有三个最为重要,即中国、印度和欧洲。雅斯贝尔斯(Karl Jaspers)认为世界主要文明开始于公元前 500 年前后的"轴心时代"(Axial age),此时出现了中国、印度和西方三大文明,"直至今日,人类一直靠轴心期所产生、思考和创造的一切而生存。每一次新的飞跃都回顾这一时期,并被它重燃火焰。自那以后,情况就是这样。轴心期潜力的苏醒和对轴心期潜力的回忆,或曰复兴,总是提供了精神动力。对这一开端的复归是中国、印度和西方不断发生的事情"④。这三大文明之所以有持久的影响,一个主要原因是这三个地区具有相对高产和稳定的农业,其产出能够养活较大数量的定居人口,支持工商业的发展,从而为文明的持续提供物质基础。

一些"世界体系"学者对于历史上的"核心区"问题提出了更加具体的看法。毕加德(Philippe Beaujard)认为从公元 1 世纪到 16 世纪,欧亚非地区逐渐形成了一个世界体系,这个体系主要有五个核心区(有时也有更多的核心区),即中国、印度、西亚、埃及和欧洲(包括地中海、葡萄牙和西北欧地区)⑤。阿布-卢格霍德(Janet L. Abu-Lughod)则认为 13—14 世纪,一个从西北欧延伸到中国的国际贸

---

① 关于这些主要参与者的情况,我将在本系列文章中专文进行讨论。在本文中,仅只引用其结论。

② Ronald Findlay& Kevin H. ORourke, *Power and Plenty Trade*, *War*, *and the World Economy in the Second Millennium*, N.J.: Princeton University Press, 2007, p.2.

③ Wolfgang Reinhard eds., *Empires and Encounters*: *1350-1750*, Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 2015.

④ 雅斯贝尔斯:《历史的起源与目标》,北京:华夏出版社 1989 年版,第 14 页。

⑤ Philippe Beaujard, *The Worlds of the Indian Ocean*: *A Global History*. Vol. I, *From the Fourth Millennium BCE to the Sixth Century CE*, English Translation, Cambridge: Cambridge University Press, 2019, p.3.

易经济正在发展,将各地的商人和生产者纳入其中,而中东、印度和中国是核心①。不论这些看法有何差别,但有一点是相同的:在地理大发现之前,世界上大部分人口和经济活动都主要集中在欧亚非的一些“核心区”,这些地区之间的联系就是当时世界各地人类交往的主流。

从经济史的角度来看,这些“核心区”之所以重要,主要是因为其经济规模较大,生产力水平较高,因此拥有提供较大数量的商品和获得较大数量的异地商品的能力。我认为大致来说,在 16 世纪之前,最重要的经济“核心区”应当是中国(主要是东部)、印度(主要是南部)和西欧(包括其控制下的东地中海地区)。这三个地区,至少从公元前两个世纪开始,就拥有当时数量最多的定居人口、规模较大而且较稳定的农业以及工商业,从而成为规模最大的经济体,具有大量和持久地生产和消费商品的能力,而且由于自然条件和文化传统的差异,各自有一些独特的高价值产品②。中国、印度和西欧三个主要经济“核心区”中,又以分处欧亚大陆东西两端的中国和西欧最为重要。在“世界体系”开始形成的初期,汉代中国和罗马帝国是世界上人口最多,经济规模最大、生产能力最高的两大经济体。之后经过几个世纪的沉寂,中国在唐代复兴,并自此以后在“世界体系”中一直拥有突出的地位③。西欧在罗马帝国崩溃后,西部地区陷入长期混乱,但东部地区在拜占庭帝国统治之下仍然得以保持和平和稳定。拜占庭是中世纪欧洲最大的国家,其人口数量超过中国、印度之外的任何国家。再后,从 15 世纪起,西欧的西部地区(意大利、伊比利亚、低地国家、法国、英国等)兴起,使得西欧重新获得罗马帝国曾有拥有的特殊地位。因此之故,在地理大发现之前的大部分时期中,世界上最发达的经济“核心区”是分处欧亚大陆两端的中国和西欧。当年李希霍芬把“丝绸之路”的起止点定为中国和西欧而非中间的西亚,是很有见地的。

在中国、印度和西欧三大“核心区”之外,西亚(特别是波斯、两河流域以及安纳托利亚地区)、中亚(特别是河中地区)也都是古代的“发达”地区,但是与前三个地区相比,这些地区的自然资源相对贫乏,人口有限,经济规模较小,不稳定的游牧经济占有很大比重。因此相对于前三个地区而言,在经济上只能算是次一级的“核心区”④。但是由于其所处的地理位置,它们能够在中国、印度和西欧之间经常扮演“中间人”的角色,因此它们在世界贸易中占有一种与其自身经济发展水平和经济规模不相称的突出地位。世界主要的国际贸易也集中在这些地区之间。到了地理大发现之后,情况才发生了很大改变。

上述这些核心区之间的联系如何呢? 弗兰克(André Gunder Frank)与吉尔斯(Barry K. Gills)等认为:在过去五千年的历史上,欧亚非大陆各地的交往有三大中心通道,这些通道在“世界体系”中起着特别突出的关键性的物资供应联系作用。这三大中心通道是:(1)尼罗河—红海通道(尼罗河与红海之间由运河或陆路相连,与地中海相接,直通印度洋乃至更远的地方);(2)叙利亚—美索不达米亚—波斯湾通道(陆路经叙利亚与地中海沿岸相连,水路经奥龙特斯河、幼发拉底河及底格里斯河到波斯湾,而后

---

① Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, Oxford: Oxford University Press, 1991, pp.8, 14.

② 如中国的丝绸、瓷器,印度的香料、棉布,罗马的玻璃、染料等。

③ William H. McNeill, *The Pursuit of Power Technology, Armed Force and Society Since A. D. 1000*, University of Chicago Press & Basil Blackwell Publisher Ltd, 1982,以及“The Rise of the West after Twenty-Five Years,” *Journal of World History* 1 (1990): 1-21.

④ 阿拔斯王朝时期的阿拉伯帝国是中东(西亚、北非)疆域最辽阔、经济最兴盛的时期,但即使在这个时期,其人口和经济规模也无法与汉代、唐代中国或者罗马帝国相比,而且阿拔斯王朝的繁荣也只维持了一个世纪。此后,正如伊斯兰史学者哈济生(Marshall Hodgson)所指出的那样:到了 10 世纪以后,中国出现了宋代的经济重大发展,而西欧的经济发展也不断加快。处于中国和西欧之间的伊斯兰世界,必须确立更加牢固的商业取向,发展商业,才能获取利益。到了 14 和 15 世纪,穆斯林世界没有任何经济扩张可以和西欧或中国出现的经济规模相比,而且还出现经济衰退。见 Marshall G. S. Hodgson, *The Venture of Islam*, Chicago: University of Chicago Press, 1974, Vol. I, pp. 234-235; Vol. II, pp.4, 8.

直通印度洋乃至更远的地方。这条中心通道还通过陆路与中亚相连);(3)爱琴海—黑海—中亚通道(通过达达尼尔海峡和博斯普鲁斯海峡将地中海与通往和来自中亚的陆上丝绸之路链接起来,而后经陆路通往印度和中国)①。

芬德利与奥罗克认为在欧亚非主要地区之间,地中海和黑海的贸易传统上涉及伊斯兰世界以及西欧和东欧;印度洋将伊斯兰世界、东非、印度和东南亚连在一起;而南中国海则将中国与南洋群岛直接连在一起,并将中国与印度和伊斯兰世界间接连在一起。在公元 1500 年以前的很长时期内,红海和波斯湾是东西方海上贸易路线中至关紧要的大门。陆路是可供选择的另一条路径,它搭建了中国与伊斯兰世界之间的联系纽带,并通过中亚将中国与东西欧连在了一起。简言之,主要贸易路线为(1)地中海和黑海 ;(2)印度洋和南中国海;(3)穿过中亚由中国至欧洲的陆上贸易②。

在上述主要通道和路线中,陆上丝绸之路是一条洲际陆上通道,其起止地点是中国的长安(今西安)和西亚的君士坦丁堡(今伊斯坦布尔)。这里要指出的是,从经济史的角度来看,这条陆路并不是一条“商贸大通道”。在大多数时期,这条丝绸之路上的贸易都只是区域性贸易。不仅如此,从贸易规模来看,这条丝绸之路所起的作用也十分有限③。

海上情况就不同了。弗兰克和吉尔斯所说的三大通道都与海洋有关,可以说都是海陆连接的通道。而芬德利和奥罗克所说的三条主要贸易路线中,两条是海路(黑海与地中海、印度洋与中国海)。因此从很早的时候开始,海路就扮演着非常重要的作用。下面,我们看看这些海路所经过的海域。

毕加德和费(S. Fee)指出:在世界历史上,以地理因素和交流网为基础,亚洲和东非的海洋可以分为三大海域:中国海、东印度洋和西印度洋,西印度洋又可以进一步划分为波斯湾海域和红海海域④。芬德利与奥罗克认为三大海域是地中海和黑海、印度洋和南中国海。他们都没有谈及大西洋,这不并是有意无意的疏忽,而是因为在地理大发现之前,大西洋以及太平洋的主体部分都不是世界的主要海上活动发生的海域。只有它们的边缘部分(即位于太平洋的西部边缘的中国海海域和位于大西洋东部边缘的欧洲西北部的北海海域)才有相对较多一些的贸易等活动。

我认为 15 世纪末之前的东半球海上交通所涉及的主要海域,应当包括以下几个主要部分:中国海、南洋(东南亚海域)、印度洋、地中海(以及附属的黑海)。很明显,这些海域相互联系的中心是印度洋。弗兰克和吉尔斯说在连接欧亚非的三大通道中,第一、二两条在物资供应方面所占有的地位更为重要,而这两条通道都是连接印度洋,或者说是印度洋海上通道的延伸。因此从海上贸易来说,印度洋在很长一段时期处于世界贸易的主要舞台。这一看法也得到不少学者的认同。毕加德明确指出:在古代的“世界体系”中,印度洋占有中心位置⑤。这在地图上是一目了然的。中国海是太平洋的西部边缘,而

---

① 安德烈·冈德·弗兰克、巴里·K.吉尔斯主编:《世界体系:500 年还是 5000 年?》,北京:社会科学文献出版社 2004 年版,第 101—102 页。

② Ronald Findlay & Kevin H. ORourke, *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, p.87.

③ 韩森(Valerie Hansen)认为:“如果说任一时间点上的运载量、交通量或旅行者人数是评估一条路线重要性的唯一标准,那么丝绸之路可说是人类史上旅行量最低,或者说是最不值得研究的一条路线”,“丝绸之路贸易经常是地方性的,规模很小。即便最热切相信贸易量大而且频繁的人,也必须承认被大肆吹嘘的丝绸之路贸易并没有太可靠的实证基础。”见 Valerie Hansen, *The Silk Road: A New History*, Oxford: Oxford University Press, USA, 2012, p.235。我认为陆上丝绸之路的贸易功能虽然不一定那样微不足道,但可以肯定的是这条道路绝非一些出版物里所说的“洲际商贸大通道”。

④ Philippe Beaujard & S. Fee, “The Indian Ocean in Eurasian and African World-Systems before the Sixteenth Century”, in *Journal of World History*, Vol. 16, No. 4 (Dec., 2005).

⑤ Philippe Beaujard, *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History*. Vol. I, p.1.

欧洲北海位于大西洋的东部边缘。这两个大洋边缘的海域通过南洋和地中海与印度洋连接①。如前所述,在相当长的时期内,中国、印度和西欧是世界上最主要的经济“核心区”。而在中国和西欧之间没有直达的海路,贸易交往必须经过印度洋。另一个主要经济“核心区”印度就位于印度洋,而中国和西欧都与印度有较为紧密的贸易关系。因此之故,印度洋也理所当然成为当时世界贸易的中心舞台。

到了地理大发现之后,这一传统格局被打破。欧洲人建立的“大西洋体系”,使大西洋海域成为世界上最重要的海上贸易区域之一。同时,欧洲人开辟了连接西欧和东亚的大西洋—印度洋—中国海和大西洋—太平洋—中国海的航线,连接了欧洲和亚洲、非洲、美洲。到了此时,印度洋不再是世界海上贸易的中心。尽管从欧洲到东亚大多要经过印度洋,但除了印度,欧洲人在印度洋地区的贸易活动主要是在沿岸各地建立据点,作中途补给以及安全保障之用,而欧洲和这些地方之间进行的贸易规模十分有限。

中国的海外贸易是世界贸易的一个重要组成部分,发生在全球史的大背景之中,上述世界贸易地理空间范围的变化,对中国的海外贸易具有巨大的影响。

二、全球史视野中的世界贸易时间周期

世界贸易的地理空间不是一成不变的,它总是随着时间的变化而不断变化。而之所以如此,是因为由于世界贸易是全球性的活动,深受世界各地发生的事件的影响。

全球史学者康拉德(Sebastian Conrad)指出:全球史研究的一个特点是重视历史事件的共时性(synchronicity),即重视发生在同一时期的事件,即使这些事件在地理上天各一方。关注“共时性”的脉络不仅能将诸多跨越边界的事件联系起来,还能引导人们留意空间中的缠结现象②。用“共时性”的观点来看,世界各地(或者主要地区)的人类活动彼此关联。这些活动共同作用,造成了“世界体系”的演变呈现出一种周期性,这种周期都由兴盛时期和衰落时期组成。从这种“共时性”出发看世界历史,可以看到确实存在周期性的变化。

本特利(Jerry Bentley)主要依据奢侈品和大宗商品贸易、政治和军事冲突、信息交流网络,把过去欧亚大陆过去两千年的“世界体系”分为四个时期,第一个时期是大约公元前 200 年到大约公元 400 年,第二个时期是 7 世纪到 10 世纪,第三个是从大约公元 1000 年到 1350 年,1350 年之后是第四个时期③。赫尔德(David Held)等认为全球化的历史较长,包括四个时期,即前近代(公元 1500 年以前)、近代早期(1500 年—1760 年)、近代(1760 年—1945 年)和当代(1945 年至今)④。吉尔斯和弗兰克认为从经济的角度来看,在 1500 年以前的“世界体系”可以分为七个周期,每个周期都包括一个经济扩张阶段和经济收缩阶段。其中从公元前 250 年到公元 1450 年,共有四个周期。第一个周期包括经济收缩阶段(公元前 250/200 至公元前 100/50 年)和经济扩张阶段(公元前 100/50 年至公元 150/200 年);第二个周期,包括经济收缩阶段(公元 150/200 年至 500 年)和经济扩张阶段(500 年—750 年至 800 年);第三个周期,包括经济收缩阶段(750/800 年—1000/1050 年)和经济扩张阶段(1000/1050 年—1250/1300 年);第四个周期,包括经济收缩阶段(1250/1300 年—1450 年)⑤。霍布森(John Hobson)根据东方和西方的

---

① 部分地因为这种相似性,东南亚海域也被称为“亚洲的地中海”,见弗朗索瓦·吉普鲁:《亚洲的地中海》,北京:新世纪出版社 2014 年版。

② 塞巴斯蒂安·康拉德:《全球史是什么》,北京:中信出版集团 2018 年版,第 151、156 页。

③ C. Chase-Dunn & T. D. Hall, *Rise and Demise*, *Comparing World-Systems*, Boulder: Westview Press, 1997.

④ 赫尔德:《全球大变革》,北京:社会科学文献出版社 2001 年版,第 574—601 页。该译本中将 modern 译为“现代”,本文引用时改为“近代”。

⑤ Barry K. Gills and Andre Gunder Frank, “World System Cycles, Crises, and Hegemonial Shifts, 1700 BC to 1700 AD”, in *Review* (Fernand Braudel Center), Vol. 15, No. 4 (Fall, 1992).

相对影响力,把全球化分为四个阶段:第一个阶段(公元 500 年—1450 年)为"原始全球化"(proto-globalization)时期。在此时期,由于"原始的全球网络"在将东方的各种资源的组合(resource portfolios)输送到西方的过程中起到了关键的作用,因此"东方化"(Orientalization)处于支配地位。第二阶段(1450 年以及 1492 年—1830 年)是"早期全球化"(early globalization)时期,在此时期中,自东方向西方的"资源组合"的扩散,导致了包括欧洲在内的世界各地社会出现根本性的重组,这是"东方化支配,西方化(Occidentalization)发生"的时代。第三个阶段(1830 年—2000 年)是西方化取得优势,西方文明成为支配性文明的时期。这是通过殖民化和新殖民主义的全球化亦即西方资本主义而达到的①。

毕加德在其两卷本的全球史专著中,主要着眼于贸易,把印度洋世界的历史分为五个时期:(1)古代(公元前 6 世纪至公元前 2 世纪);(2)欧亚非世界体系产生时期(公元前 1 世纪至公元 6 世纪);(3)唐代中国和穆斯林帝国之间的印度洋时期(7 世纪至 10 世纪);(4)宋元时代的全球化时期(10 世纪至 14 世纪和 15 世纪);(5)从欧亚非的全球化到欧洲扩张初期的时期(15 世纪和 16 世纪前期)②。因为这部书的研究范围仅限于从公元 4 世纪至 16 世纪的印度洋世界,因此 16 世纪之后的情况未能谈及。

之后,毕加德在他和费合作的文章中指出:在历史上,东半球的"世界体系"的周期性乃是伴随着各"核心区"的周期进行的。这种周期有四个:第一个周期是从公元 1 至 6 世纪,标志是中国的汉朝,印度的贵霜、萨塔瓦哈纳(Shatavahana)和笈多诸王朝,中亚和西亚的安息和萨珊帝国以及罗马帝国这些中心的兴衰;第二个周期是从公元 6 世纪到 10 世纪,标志是中国的唐朝,印度的罗什多罗拘多(Rastrakutas)和帕纳瓦斯(Pallavas)诸王朝,穆斯林帝国和拜占庭帝国这些中心的兴衰;第三个周期是从 10 世纪到 14 世纪,标志是中国的宋、元两朝,印度的朱罗王朝、德里苏丹国,西亚的阿拔斯帝国和伊利汗国,北非的埃及等中心的兴衰;第四个周期是从 15 世纪到 18 世纪中期的工业革命,标志是中国的明朝,印度的古吉拉特、孟加拉、德干诸国和及毗伽耶纳伽罗(Vijayanagara)王朝,以及奥斯曼帝国和埃及等中心的兴衰。16 世纪是世界史上的一个重要时刻,大西洋两岸由此加入了上述原有的世界系统,并且创造了由欧洲、美洲和西非组成的第二个世界体系,但这并未造成印度洋体系的断裂③。

由于贸易问题是全球史或者"世界体系"的分期研究的基本问题之一,因此无论全球史还是"世界体系"的分期,都以世界贸易的变化为一个基本出发点。世界贸易的时间变化,也表现为贸易周期的形成和嬗递,每个周期都包含了一个开始—兴盛—衰落的过程。因此以上划分从某种意义上也可以说是一种世界贸易的历史分期。

综合以上学者的看法,我认为毕加德和费提出的"世界体系"演变过程的四大周期,即第一周期(公元 1 世纪前后至公元 6 世纪),第二周期(公元 6 世纪至 10 世纪),第三周期(公元 10 世纪至 14 世纪),第四周期(公元 15 世纪至 18 世纪中期),大体上也是世界贸易演变的周期。到了 18 世纪中期,英国开始了工业革命,工业革命是"把人类历史分开的分水岭"④,对世界经济有着极其重大的影响,从根本上改变了世界贸易的格局和性质,从而进入了一个与前在本质上不同的新阶段。

这里特别要说的是,从地理大发现到工业革命发生之间的三个世纪,世界贸易的格局发生了很大的改变,"西方"正在兴起,在世界贸易中扮演着越来越重要的角色。但是在这个时期,如霍布森所说是一个"东方化支配,西方化发生"的时代,"东方"仍然是世界贸易的主角。随着工业革命的发生和扩散,西

---

① John Hobson, "Orientalization in Globalization: A Sociology of the Promiscuous Architecture of Globalization, c.500-2010," in J. Nederveen Pieterse & J. Kim, eds., *Globalization and development in East Asia*, New York, Routledge, 2012.

② Philippe Beaujard, *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History*, Vol. Content. Vol. 2. *The Worlds of the Indian Ocean: A Global History. From the Seventh Century to the Fifteenth Century*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019, Content.

③ John Hobson, "Orientalization in Globalization: A Sociology of the Promiscuous Architecture of Globalization, c.500-2010".

④ 道格拉斯·诺斯:《经济史上的结构和变革》,北京:商务印书馆 1992 年版,第 156 页。

方成为世界经济的领跑者,并在政治、军事等方面取得了世界霸权。只有到了这个时期,西方才在世界贸易中取得压倒性的地位。

世界贸易的时空变化是彼此相关的。它们的共同基础是世界各地经济的变化和技术进步。如果世界上一些地区出现了长期的经济繁荣,那么对一些商品的供求能力都会出现长期的提升,从而造成彼此间进行贸易的必要。同时,如果生产和运输技术都出现了重大进步,那么将大大削减商品的生产和运输成本,从而使得贸易能够以更大的规模进行。在本文研究涉及的这个时空范围内,世界上一些地区的经济和技术都发生了程度不等的变化,从而造成了世界贸易的时空变化。中国的海外贸易发生在这样一个大背景中,而且中国是参与这个大变化的主角之一。因此,必须把中国的海外贸易置于这个大变化的背景之下,才能更好地认识的历史变化。

可能有人会怀疑,以上学者从全球史和"世界体系"的视野对世界史进行的分期,是否可以运用到中国的海外贸易史研究中。特别是这些学者都是西方学者,他们的看法是否有"西方中心主义"之嫌。这里我要强调:全球史和"世界体系"研究兴起的一个初衷,就是反对长期支配学界的西方中心主义。这些学者在进行分期时,对中国予以高度的关注。例如毕加德和费认为在以贸易为基础的前工业时代的"世界体系"中,中国自始至终扮演着关键的角色,"世界体系"的周期都依随中国自身的兴衰而变化①。伊斯兰史学者哈济生(Marshall Hodgson)在谈到阿拉伯帝国的黄金时代时说,这是一个伟大的繁荣时代,而中国在这个时期的经济发展在世界上最为显眼,这直接表现在印度洋以及以东海上贸易方面;伊斯兰世界的商业生活,很大程度上是受中国的直接刺激②。威廉·麦克尼尔(William McNeill)认为宋代中国兴起了庞大的市场经济,使得世界均势发生重大的变化,中国在富裕程度、技术水平以及人口数量方面都迅速地远远超过了地球上的其他国家。中国的经济增长和社会的发展对国外产生了影响,使得欧亚非地区(特别是西欧)出现了新的希望。中国人也积极进入了印度洋贸易③。因此,合理地采用他们的研究结论作为世界贸易史分期的依据,并不会陷入"西方中心主义"的陷阱。

三、全球史视野中的中国的海外贸易时空变化

这里要指出的是,尽管中国确实是世界贸易的重要参与者,但是中国在世界贸易历史上所扮演的角色并非一成不变;相反,这种角色是在不断变化的。导致变化的主要推手,一是中国自身的经济变化,二是世界其他地区的经济变化,三是海上交通运输方式的变化。由于这些变化,中国的海外贸易的时空范围也随之发生相应的变化。由于中国的海外贸易的时空变化并不完全取决于中国自身的变化,而是受制于世界贸易的时空变化,因此必须从世界贸易的时空变化的角度来认识中国的海外贸易的时空变化。

如前所述,在时间方面,工业革命以前世界贸易的变化可以分为四个大周期,即四大时期,包括第一时期(公元 1 世纪前后至公元 6 世纪),第二时期(公元 6 世纪至 10 世纪),第三时期(公元 10 世纪至 14 世纪)和第四时期(公元 15 世纪至 18 世纪中期)。而在空间方面,在第一至第三时期,世界贸易主要发生在欧亚非地区,主要参与者是中国、印度、西亚和欧洲,而贸易的中心地区是印度洋。到了第四时期,美洲加入了世界贸易,贸易主要参与者为中国、印度、欧洲及其美洲殖民地。中国的海外贸易的变化发生在世界贸易变化的这个大背景中,因此也大体遵循世界贸易变化的节奏。但是由于中国的特殊情况,中国的海外贸易的变化也有自身的特点。

在世界贸易变化的第一时期(公元 1 世纪前后至公元 6 世纪)的头两个世纪,位于欧亚大陆两端的

---

① Philippe Beaujard and S. Fee, "The Indian Ocean in Eurasian and African World-Systems before the Sixteenth Century".

② Marshall G. S. Hodgson, *The Venture of Islam*, Vol. I, pp. 234-235.

③ William H. McNeill, *The Pursuit of Power Technology*, *Armed Force and Society since A.D. 1000*, p.50; William H. McNeill, "The Rise of the West after Twenty-Five Years," in *Journal of World History* 1 (1990): 1-21.

汉朝和罗马帝国都出现了长时期的经济繁荣,各自拥有 5000 万甚至更多的人口和稳定的农业和发达的工商业,因此是世界上最强大的政治实体和最富裕的经济体。由于双方都有当时最高的生产和消费能力,所以彼此之间具有进行规模较大和持续较久的贸易关系的可能性。

汉代中国的经济和人口主要集中在华北平原,这个地区受自然条件和生产条件所限,出产的产品品种较为单一,产量在供自身消费之余的剩余也有限,能够提供的大宗商品仅有盐、铁、绢帛等几种,其中又只有绢帛能够进入长途国际贸易。同时,汉代中国输出的所有货物当中,丝绸是独一无二的最受外国人珍爱的商品①。

从提比略继承奥古斯都的元首之位起,罗马帝国进入了长达近两个世纪的兴盛时期。在这两个世纪中,罗马帝国享有长期的和平、安定和繁荣,史称"罗马和平"(the pax Romana)②。罗马上层社会拥有大量的财富,买得起昂贵的高级奢侈品,中国的丝绸就成了他们追求的目标之一。汉朝能够提供相当数量的丝织品,而罗马帝国对中国丝绸有具有很大需求和购买力,因此造成了跨越欧亚的丝绸贸易。这些丝和丝织品究竟是怎么从中国运到罗马的,史料中未有记载。如果是取道横亘欧亚大陆的"丝绸之路",不仅路途漫长而艰难,而且沿途常有盗匪劫夺和地方统治者敲诈勒索,贸易缺乏安全保障。商品运输,也仅能由依靠牲畜(骆驼和马、驴)运输货物的商队(caravan),运送数量有限的商品。这些都使得这条"丝绸之路"的运输成本非常高昂,因此"丝绸之路"也不可能承担大规模和经常性的贸易。此外,处于丝绸之路上的安息帝国,不愿汉朝和罗马帝国建立直接的贸易联系,采用各种手段进行阻挠③。因此,中国的丝和丝织品通过"丝绸之路"达到欧洲是很困难的。必须还有其他途径,才能完成中国丝绸到达罗马帝国的漫长旅行。这就是海运。

在希腊化时代和罗马时期与东方的贸易中,海上航线就已起着主要作用④。赫德逊(G. F. Hudson)指出:早在张骞开西域之前,"地中海国家、伊朗与印度之间的贸易已经存在了若干个世纪。尽管缺乏准确的数据,但是可以肯定,在整个罗马帝国时期与印度的贸易规模要远远大于与中国的贸易。丝绸贸易对于历史学家来说有它独特的问题,但是在很大程度上它与罗马和印度的贸易是分不开的"。他进一步指出罗马帝国是印度洋贸易的主导者。到了公元 1 世纪末,印度西海岸各港口是绝大部分罗马船舶航行的终点。不仅如此,罗马商人还发现了从印度一条直抵中国的交趾地区的全海运的路线。这样,以罗马帝国治下的埃及的红海诸港为基地的海上贸易网就延伸到了亚洲的整个南部海岸线,甚至探入到太平洋⑤。他的这一观点,也为后来许多学者的研究成果以及考古发现所证实⑥。不过,从一些学者的研究来看,从事中国和印度之间海上贸易的主要是南印度和中南半岛的扶南、占婆商人⑦。

---

① 余英时:《汉代贸易与扩张——汉胡经济关系结构研究》,上海:上海古籍出版社 2005 年版,第 126 页。

② Richard Duncan-Jones, *The Economy of the Roman Empire: Quantitative Studies*, Cambridge: Cambridge University Press, 1974, pp.17, 230.

③ 布尔努瓦(Lucetet Boulnios)指出:"自丝路开通以来,在中国至罗马的古代交通中,中西绝少有直接来往,中国与西方的货物都是由沿途民族逐站倒运的。"布尔努瓦:《丝绸之路》,济南:山东画报出版社 2001 年版,第 2 页。

④ Fergus Millar, "Looking East from the Classical World: Colonialism, Culture, and Trade from Alexander the Great to Shapur I", *International History Review* 20. 3 (1998); Caravan Cities, "The Roman Near East and Long Distance Trade by Land", In *Modus Operandi: Essays in Honour of Geoffrey Rickman*, ed. M. Austin et al., London: Institute of Classical Studies, 1998, pp. 119-137.

⑤ 赫德逊:《欧洲与中国》,北京:中华书局 1995 年版,第 47—48 页。

⑥ Kanakalatha Mukund, *The World of the Tamil Merchant: Pioneers of International Trade*, Portfolio, Published by the Penguin Group, 2015, pp.28, 29.

⑦ Tansen Sen, *Buddhism, Diplomacy, and Trade: The Realignment of Sino-Indian Relations, 600-1400*, Honolulu: University of Hawai'i Press, 2003, p.163;卢苇:《南海丝绸之路与东南亚》,《海交史研究》2008 年第 2 期,第 5—13 页;周中坚:《扶南——古代东西方的海上桥梁》,《学术论坛》1982 年第 3 期,第 52—57 页。

据季羡林考证,中国的蚕丝进入印度最迟不超过公元前 4 世纪,因此那一时代的文献《政事论》中出现了 Cinapatta 一词,其意就是“中国成捆的丝”①。中国输往印度的丝绸有一部分转口输往罗马帝国,这一点余英时早已发现:“印度商人不仅尝试而且相当成功地使丝绸贸易从安息转移了。罗马人也做过类似的努力。由于罗马与东方的贸易遭到安息人的干预,因此在公元后的两个世纪里,罗马的政策就是‘促进与印度之间直接的海上贸易,抛弃所有经过安息的陆上通道,从而避免在财政上依赖于罗马公敌的烦扰’。有证据表明,自公元 2 世纪起,尤其是在公元 162—165 年间的安息人战争之后,越来越多的中国丝绸被印度人通过海路带到了罗马。经过安息的昂贵陆路通道就这样被逐渐避开了。”②因此罗马人获得的中国丝绸,主要是通过海路,经印度洋沿岸的国家或地区转口贸易来的。公元 1 世纪一位住在罗马帝国治下的埃及的佚名商人写的《厄里特里亚海航行记》(*The Periplus of Erythraean Sea*),记载了罗马帝国早期红海及阿拉伯湾港口与南印度之间贸易的丰富信息,是现存最早记录了贯穿地中海世界、埃及、印度和中国间贸易历史的重要文献;在它提及的经由印度河河谷而来的贸易货物中,提到了“中国丝绸”(Chinese cloth)③。

在罗马帝国控制地区之外的印度洋沿岸地区,也可以见到有中国商品在市场上出售的记载。印度自身就是中国丝绸的重要市场,“如果把中印丝绸贸易划归到‘中转贸易’的类型当中也是无可非议的,因为大量的中国丝绸肯定是从印度进一步向西运送到罗马的。不过,另一方面印度人包括男人和女人也消费了部分从中国输入的丝绸,因为他们也和罗马人一样珍视丝绸”④。晚期罗马史学家阿米阿努斯·马尔切利努斯(Ammianus Marcernnus)曾提到公元 360 年左右在幼发拉底河沿岸达尼亚的每年一次的集市上,有中国的商品。李约瑟引用了这段记述之后说:这种交往“似乎一直继续到(公元)900 年左右,然后才衰落……当然,这不一定都是中国船只运来的”⑤。在这个时期,中国的航海技术还在初期阶段,难以胜任大规模海运,因此中国的海上贸易主要由印度洋地区的商人操持。处于印度洋沿岸航线中部的波斯湾地区是印度洋贸易的主要中转地,因此那里的商人充当了主要的贩运者。王小甫关于公元 1 世纪中国和印度洋地区贸易的研究指出:阿曼是古代丝绸之路海陆两道联通路网的交通枢纽⑥。配恩(Richard Payne)则指出:伊朗萨珊王朝“控制了通过波斯湾前往地中海的贸易线路·使得伊朗商人逐渐在印度洋胜过了罗马商人。……在 4 至 5 世纪,阿拉伯南部和红海的口岸对印度洋商业网络的控制让位于波斯湾的商人。……到 4 世纪中叶,地中海和印度洋的大部分商贸是经过伊朗的”⑦。因此在世界贸易第一期,中国的海外贸易实际上主要操持在波斯、阿曼等地商人的手里,他们把中国产品运到印度,再从印度运到波斯湾和红海,然后卖给罗马人。中国人很少远航,往来中国的商船基本上是印度洋地区来的商船⑧。但是也有学者提出不同的看法,认为中国与印度的海上贸易联系只能从关于樟脑和黄金

① 季羡林:《中印文化关系史论》,北京:人民出版社 1957 年版,第 164 页。

② 余英时:《汉代贸易与扩张》,第 131 页。

③ Victor H. Mair, “Reconfiguring the Silk Road: New Research on East-west Exchange in Antiquity”, The papers of a symposium held at the University of Pennsylvania Museum of Archaeology and Anthropology March 19, Printed in the United States of America on acid-free paper, p.10.

④ 余英时:《汉代贸易与扩张》,第 130 页。

⑤ 李约瑟:《中国科学技术史》第 1 卷,上海:科学出版社 1980 年版,第 185 页。

⑥ 王小甫:《香丝之路:阿曼与中国的早期交流——兼答对“丝绸之路”的质疑》,《清华大学学报(哲学社会科学版)》2020 年第 4 期,第 1—14 页。

⑦ 理查德·配恩(Richard Payne):《丝绸之路与古代晚期伊朗的政治经济》,收于王晴佳、李隆国主编:《断裂与转型:帝国之后的欧亚历史与史学》,上海:上海古籍出版社 2017 年版。

⑧ 有学者认为中国帆船公元 3 世纪初已到达波斯湾,进入红海水域,甚至到达非洲。但更多的学者如李约瑟、拉库伯里(T. de Lacouperie)、戴闻达(J. Duyvendak)等否定了这种看法。撇开这些争论,我们清楚地获知的情况是高僧法显的经历。他于公元 411 年从印度回国,乘坐的就是狮子国的船舶。关于这个问题,我将另文讨论。

的一些记载进行推测,而尚无更多证据①,因此这种联系仍然很有限。由于当时造船和航海技术所限,中国和印度洋世界之间虽然也有直接的航线,但由于造船技术和航海水平的限制,往来于东西的航船,不仅只能在浅水地区沿岸航行,并且无法越过马来半岛的中间阻隔,因此不得不采用“海—陆—海”联运的方式。中国商人出海贸易,通常只到暹罗湾,在那里和印度洋地区来的商人进行交易②。

总的来看,中国的海外贸易在这个时期尚处于初始阶段,可供出口的商品的品种和数量都不多,出口的商品主要是黄金和丝织品,而进口商品是香料和玳瑁、琥珀等异域奇货③。除了丝织品外,其他商品的数量都有限。中国此时期的海外贸易伙伴主要是印度南部和东南亚地区的一些小邦④,这些地区经济发展水平和经济规模都有限,能够提供的商品不多,也无力像罗马帝国那样大量消费丝绸这样的高价奢侈品。而在中国,长江以南地区大多尚在开发早期,也没有很多商品可资出口。此时期中国海上贸易的主要中心是徐闻、合浦,僻处蛮荒之地,人口稀少,经济落后,远离丝、瓷等主要商品出产地的华北地区,与内地之间交通不便,由此亦可见当时中国海上贸易的规模确实不大。

到了世界贸易的第二时期(公元 6 世纪至 10 世纪),中国摆脱了前几个世纪的政治分裂和经济衰退,出现了唐代的盛世。欧洲虽然陷于长期的政治分裂和经济衰退,但拥有原罗马帝国的东部地区的拜占庭帝国得以幸免。拜占庭帝国自 867 年后,保持了一百多年的兴盛局面。在经济上,自 10 世纪开始增长加速,特别是城市经济在 12 世纪臻于极盛⑤。拜占庭帝国有繁荣的商业贸易和城市手工业,其国际商业发展在 9—10 世纪期间达到最高峰。在 15 世纪末世界新航路开通以前的中古世界欧亚非三洲的物产交换活动中,拜占庭帝国占据其中的主要份额,获得无与伦比的商业利益⑥。在中东,7 世纪伊斯兰教兴起后,阿拉伯人建立了疆域辽阔的阿拉伯帝国,并在阿拔斯王朝时期达到鼎盛。在一个比较安稳的政治制度下,经济得到了复兴和发展⑦。因此,唐朝、阿拔斯王朝和拜占庭帝国三大政治实体鼎足而三,成为一段时期内世界经济中心,尽管后两者在经济体量方面不能与唐朝相抗衡。

唐朝和拜占庭分处欧亚大陆两端,彼此之间的海上交通必须经过印度洋。阿拉伯帝国兴起后,控制了印度洋沿岸大部分地区。阿拉伯人推行伊斯兰化,把从罗马、波斯和印度的商业文化和航海技术加以整合,创造了一种新的商业文化和航海技术,从而使得印度洋贸易变得更加方便。印度洋地区的穆斯林商人,萧婷(Angela Schottenhammer)称之为“波斯湾商人”(Persian Gulf traders),成为印度洋贸易的主力⑧。他们大批来到中国东部海岸进行贸易,形成一股唐朝地方政府难以控制的强大势力⑨。这些商

---

① Kanakalatha Mukund, *The World of the Tamil Merchant: Pioneers of International Trade*, p.28.

② 参阅刘迎胜:《从西太平洋到北印度洋——古代中国与亚非海域》,南京:南京大学出版社 2017 年版,第 362—371 页;卢苇:《南海丝绸之路与东南亚》。

③ 《汉书·地理志》记汉武帝时,中国人从日南、徐闻、合浦出发,绕过中南半岛,“赍黄金杂缯而往”位于印度东海岸的黄支国,“市明珠、璧流离、奇石异物”(北京:中华书局 1962 年版,第 1671 页)。《宋书》卷九七《蛮夷传》记:“氏众非一、殊名诡号、种别类殊”的各国商贾携“山琛水宝”“翠玉之珍”“蛇珠火布之异”以及其他“千名万品”的珍奇之物,“泛海陵波,因风远至”。(北京:中华书局 1974 年版,第 2399 页)

④ 《梁书·中天竺传》和《艺文类聚》卷八五有三国和西晋时大秦(罗马帝国)商人和使臣从海上来到中国的记载,但记载仅此两条,文字过于简略,无法得知这些人是否真是来自大秦,抑或印度洋地区的商人假冒大秦之名。

⑤ Angeliki E. Laiou & Cécile Morrisson: *Byzantine Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p.90.

⑥ 陈志强:《拜占庭帝国史》,北京:商务印书馆 2003 年版,第 484、467 页。

⑦ 西德尼·内特尔顿·费希尔:《中东史》(上册),北京:商务印书馆 1980 年版,第 119 页。

⑧ Angela Schottenhammer, “China's Gate to the Indian Ocean: Iranian and Arab Long-Distance Traders”, in *Harvard Journal of Asiatic Studies*, Volume 76, Numbers 1 & 2, 2016。

⑨ 李约瑟:《中国科学技术史》第 1 卷,第 185 页。

人中有许多人长期留居中国,在广州、扬州、杭州等地形成了规模很大的外商聚居区①。特别是在连接南中国海和印度洋之间的东南亚海域,由于航海技术和造船水平的提高,绕行马来半岛的深水航线成为主航道②,从而中国的海外贸易的空间范围较前大为扩大,这一方面是由于唐代中国南方的开发取得重大进展,能够为中国的海外贸易提供像陶瓷这类有更大销路的商品,因此在 750 年以后,中国的陶瓷外销从有限的奢侈品贸易转变为系统的订制生产和出口③。中国海外贸易的中心,也从徐闻、合浦北移至岭南最富庶的珠江三角洲中心城市广州。

在中国东海和黄海海域,海上贸易也扩及日本、琉球和朝鲜。

但是,我们也要看到这一时期中国的海外贸易空间扩大所受的限制。

首先,在运输方面,虽然阿拉伯人、波斯人已掌握从波斯湾到中国的长途航行技术,但这条航线漫长,从波斯湾到广州需 18 个月才能往返,一路上经过许多自然条件差别很大的海域,所遇各种风险很大。来华商人乘坐的主要是印度洋地区的船舶④。这些船舶是没有钉子的轻型缝合船,只适合于多礁滩的近海区航行,而且经不起狂风、海啸的袭击⑤。由于容易破损,所以每条船每两年才出航一次,停航期间进行维修保养⑥。中国和日本的海上航行也十分艰难,这从鉴真东渡的经历可见之。因此,受运输能力的限制,中国的海外贸易扩展的空间实际上并不如许多人想象的那么大。

其次,此时期中国和印度洋地区贸易的商品,主要是奢侈品,价格昂贵。要继续这种贸易,购买者必须有足够的支付能力。在印度洋世界,中国的主要贸易对手是阿拔斯王朝。然而阿拔斯王朝进入 9 世纪之后,起义和叛乱遍及全国,各地总督和军事统帅坐大,乘机自立,相互攻伐征战。10 世纪中叶,王朝直接统辖的地域只剩巴格达及其周围的一小块地区。波斯和埃及自阿拉伯人入侵之后,长期陷于动乱和萧条。拜占庭帝国与印度洋的联系,也因阿拉伯帝国的兴起而中断。在此情况下,中国海外贸易伙伴购买中国商品的能力也大为削减。

再次,在中国方面,虽然安史之乱并未对中国南方经济发展造成重大影响,但是唐末黄巢之乱祸及中国的海外贸易最重要的港口城市广州。阿拉伯人说黄巢军在广州不仅对外商进行大屠杀,并把那里的桑树和其他树木全都砍光,使外商失去了货源,特别是丝绸。黄巢之乱后,唐朝更加腐败,广州官员对外商和船主过度搜刮⑦,因此外商也渐渐不再来华进行贸易。

---

① 李豪伟:《关于黄巢起义的阿拉伯文史料译注》,《西北民族论丛》第 14 辑, 第 280—290 页; Angela Schottenhammer, “China´s Gate to the Indian Ocean: Iranian and Arab Long-Distance Traders”。尽管这些史料中所说的数字无疑被大大夸大了,但有人数众多的外商住在广州、扬州等港口城市,则在中文史料中也有记载。

② 卢苇:《南海丝绸之路与东南亚》。

③ 约翰·盖伊:《早期亚洲陶瓷贸易和勿里洞唐代沉船遗物》,《海洋史研究》2015 年第八辑,第 4 页。

④ 索瓦杰(Jean Sauvage)等认为在唐代中国的船舶开始出现在印度洋(佚名:《中国印度见闻录》,北京:中华书局 1983 年版,序言第 25 页,以及正文第 7 页)。但是谢弗(Edward Schafer)指出中国的大型航海船的出现是在宋、元以及明时代。在唐代,前往西方的唐朝行人大多都是搭乘外国的货船。九、十世纪的阿拉伯作家谈到“停靠在波斯湾港口里的中国船”,是指“从事与中国贸易的商船”,中文文献里的“波斯舶”通常也是仅指“从事与波斯湾地区贸易的商船”,这些船舶使用的一般都是马来或者泰米尔船员(爱德华·谢弗:《唐代的外来文明》,北京:中国社会科学出版社 1995 年版,第 22—23 页)。从考古发现来看,往返于中国至印度洋各地的海船,确实主要是印度洋地区的船,特别是阿拉伯—波斯船(李怡然:《“黑石号”货物装载地点探究》,《文物鉴定与鉴赏》2017 年第 9 期,第 27—31 页)。

⑤ 桑原骘藏指出:“大食海舶虽然轻快,但较之中国海舶,则不免构造脆弱,形体畸小,抵抗风涛之力不强也。”见桑原骘藏:《中国阿拉伯海上交通史》,上海:商务印书馆 1934 年版,第 119 页。这个问题,马可·波罗早已发现,见《马可波罗行纪》,冯承钧译,上海:上海世纪出版集团 2002 年版,第 58 页。

⑥ Philip D. Curtin, *Cross- cultural Trade in World History*, Cambridge: Cambridge University Press, 1984, p.108.

⑦ 《中国印度见闻录》,第 96、97、98 页。

在第三时期(公元 10 世纪至 14 世纪),世界经济发生了重大变化。在中国,出现了被一些学者称为“宋代经济革命”的重大经济进步①,中国向世界市场提供商品的能力有了空前的提高。特别要指出的是,宋代中国陶瓷生产技术和生产能力的提高,使得陶瓷成了更重要的出口商品,把先前在东南亚市场上占有主要地位的印度洋方面来的伊斯兰陶器迅速逐出了市场②。同时,中国的造船技术和航海技术也取得突破性的重大进展,使得中国海船成为此时期“世界体系的主要推动力”③。也是在这个时期的后一段,西欧开始了向近代早期发展的历程。而位于全球海上贸易中心地带的印度洋沿岸地区,却出现了长期的战乱和经济衰退。蒙古入侵给中国和印度洋地区都造成严重破坏,但中国南方经济尚有一定程度的恢复,而印度洋沿岸的伊斯兰世界,则在蒙古入侵前很久就已衰落,而蒙古入侵更使情况雪上加霜④。一些学者强调蒙古帝国创造的“蒙古和平”(Pax Mongolica)促进了欧亚大陆各地的贸易联系,但我们也要注意蒙古入侵带来的破坏和蒙古帝国落后统治方式所导致的严重的经济衰落。这种情况在政治和经济本来就不甚稳定的伊斯兰世界,后果尤为严重⑤。

以上情况对中国的海外贸易有重大影响。首先,伊斯兰世界的衰落,意味着购买力的下降。像中国丝绸这样的价格昂贵的奢侈品,经济实力雄厚而且社会稳定的罗马帝国可以大量购买,而此时的伊斯兰世界却没有这种实力。此外,波斯在伊斯兰时代以前就已兴起了蚕桑业和丝织业。波斯的丝织品因得地理之便,同时具有伊斯兰文化的特点,因此可以畅销伊斯兰世界。拜占庭帝国的情况也与此相类,其丝织品可以行销欧洲市场。这样,中国丝和丝织品的海外市场就大为缩减了。但另外一方面,中国的陶瓷产品,其中以中档产品为主,价廉物美,很符合印度洋地区的消费能力。而这一时期航海技术的变革,使得陶瓷贸易得以大规模地进行,因此藤本胜次认为阿拉伯商人对中国陶瓷的兴趣浓厚,是到宋代以后,陶瓷器物已取代丝绸,而成为南海贸易中最引人瞩目的商品⑥。

还要强调的一点是,由于伊斯兰世界长期的经济不景气,使得越来越多的人争相到海外谋生。14 世纪中期,伊本·白图泰(Ibn Baṭ ūṭ ah)旅行到印度西海岸时,看见古吉拉特地区有大量的穆斯林居住地⑦。在中国,大批的中亚和西亚的穆斯林随同蒙古军队来到各地,并定居了下来⑧。他们被元朝政府列为色目人,享有一定的特权。这样,来自西亚的穆斯林通过贸易、移民和宗教传播,在印度和中国海港立住了脚,并主导了印度洋和南洋、中国海诸海域的贸易。

但是 10 世纪以后也出现了一个重要变化,即中国商人进入印度洋贸易,改变了往日“外商来贩”的局面。伊本·白图泰到达印度西海岸时,看到许多中国船,并说中国船都是大型船舶,因此只在希里、奎隆、卡里库特等可容大船出入的港口停泊。在卡里库特,他看到有 13 艘中国大船停靠在此。这些商船

---

① 伊懋可(Mark Elvin)对学界相关的研究进行了归纳和提炼,称之为“中世纪经济革命”,包括农业革命、水运革命、信贷与货币革命、市场结构革命与城市化,以及科学与技术革命五个方面。见 Mark Elvin, *The Pattern of the Chinese Past: A Social and Economic Interpretation*, Stanford: Stanford University Press, 1973, Chapters 9-13.

② 三上次男:《从陶瓷贸易史的角度看南亚东亚地区出土的伊斯兰陶器》,《东南文化》1989 年第 2 期,第 59—63 页。

③ Philippe Beaujard, *The Worlds of the Indian Ocean*, Vol. II, p.434.

④ 小阿瑟·戈尔德施密特、劳伦斯·戴维森:《中东史》,上海:东方出版中心 2010 年版,第 131 页。

⑤ 即使在在伊尔汗国统治下的伊朗,虽然情况相对较好,但卡尔马德(J. Calmard)明确指出:所谓“蒙古和平”带来的好处被夸大了。J. Calmard, “L’invasion mongole; la domination des Mongols et de leurs successeurs dans le monde irano-musulman.” 转引自 Philippe Beaujard, *The Worlds of the Indian Ocean*. Vol II. p.294.

⑥《中国印度见闻录》日译者序言,第 33 页。

⑦ Patrica Risso, *Merchants and Faith: Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*, Boulder: Westview Press, 1995, p.57.

⑧ 宋元之际人周密说:“今回回皆以中原为家,江南尤多,宜乎不复回首故国也。”周密:《癸辛杂识》,北京:中华书局 1988 年版,第 138 页。

往返于中国和卡里库特之间,船上的官舱(即头等舱)房间已被中国商人预订一空①。可见这一时期中国海船的活动范围已深入到了印度西部沿岸。不过,虽然是中国船,但船主、船长等似乎主要是定居中国的“番客”。他们大多在中国居住了好几代,成为了具有特殊身份的中国商人。操持泉州海外贸易数十年之久的蒲寿庚家族,就是其中代表。伊本·白图泰从印度去中国搭乘的中国船,船总管名苏赖曼·苏法蒂,是沙目人士(即穆斯林)②。不论船主、船长来自何处,中国海船已深入东印度洋贸易,应无可置疑。

在这个时期,中国和日本、朝鲜的贸易也有相当的发展。据木宫泰彦的研究,在北宋时期的 160 余年间,宋朝商船赴日本贸易的次数达 70 次③。据朴真奭的研究,在 1012—1192 年间,宋朝商船前往高丽贸易的次数达 117 次,仅其中记载具体人数的 77 次,共计商人达 4,548 人④。到了元代,东亚海上贸易(特别是中日贸易)继续发展。据考古发现,元代至治三年(1323 年)从宁波驶向日本博多港的一艘福船,在朝鲜新安附近沉没,船上载有陶瓷器、金属器、香料等船货和船员用品,打捞到 23000 多件器物(其中陶瓷器达 20,664 件)以及 28 吨多的中国铜钱⑤。

由于东亚地区的海上贸易有相当的发展,一些学者认为此时已形成了一个“东亚经济圈”⑥。但是我认为不宜对此时期东亚的海上贸易作过高评价。主要原因是在这个时期日本、朝鲜的经济尚未发达,对中国商品的购买能力有限,同时中国对日本和朝鲜的产品也没有很大需求。日本是中国在东北亚的主要贸易伙伴,日本输入的中国商品,在唐代主要是经卷、佛像、佛画、佛具以至文集、诗集、药品、香料之类,而在宋元时代仍以香药、书籍、织物、文具、茶碗等类为主,而最值得注意的是日本大量输入中国铜钱;而日本向中国输出的产品有黄金、珍珠、水银、鹿茸、茯苓等“细色”产品和硫磺、木材等“粗色”产品⑦。这些商品在数量和价值上都不很大,表明双方贸易的规模很有限。

由于海外贸易规模和贸易对手的变化,中国海外贸易的中心,除了广州外,泉州、宁波、扬州也于此时期兴起。这也体现了中国海外贸易空间的扩大。

到了第四时期(公元 15 世纪至 18 世纪中期),世界贸易的格局发生了空前的巨变。这一巨变包括两个方面的变化:(1)东亚和东南亚海贸的重大发展;(2)地理大发现导致的全球贸易网的形成。

首先,东亚的情况发生了重大改变。中国经济在经历了明代前半期一个多世纪的发展迟缓之后,从明代中叶起,进入了一个繁荣时期。这一点,在国内学界以往的“资本主义萌芽”研究和晚近的“中晚明社会转型”研究中已有大量的论证,兹可不赘。日本的经济(特别是商品经济)在 16 世纪也有了很大发展,以致在许多地方发生了“经济社会化”现象⑧。日本拥有丰富的林木资源,以及煤、铁、铜、铅等矿藏⑨,这些矿藏的绝对储量从今天来看并不很大,但在传统技术条件下较为容易开采,而且集中在一个较小的地理范围内。这些资源在 16、17 世纪的开发,对东亚海上贸易具有重要意义。更加重要的是,日本拥有 17 世纪美洲银矿发现之前世界上最大的银矿。进入 16 世纪后,日本发现了多个银矿,并从中国

---

① 《伊本·白图泰游记》,银川:宁夏人民出版社 1985 年版,第 482、485、487 页。

② 《伊本·白图泰游记》,第 487 页。

③ 木宫泰彦:《日中文化交流史》,北京:商务印书馆 1980 年版,第 82—86、109—116、238—243 页。

④ 朴真奭:《中朝经济文化交流史研究》,沈阳:辽宁人民出版社 1984 年版,第 35 页。

⑤ 参见崔光南:《东方最大的古代贸易船舶的发掘——新安海底沉船》,《海交史研究》1989 年第 1 期,第 83—88 页。王妹英:《关于新安海底沉船及其遗物》,见华夏收藏网,http://mycollect.net/blog/52406.html。

⑥ 滨下武志:《中国、东亚与全球经济: 区域和历史的视角》,北京:社会科学文献出版社 2009 年版;《近代中国的国际契机——朝贡贸易体系与近代亚洲经济圈》,北京:中国社会科学出版社 1999 年版。

⑦ 木宫泰彦:《日中文化交流史》,第 300、302 页。

⑧ 速水融、宫本又郎编:《经济社会的成立:17—18 世纪》(日本经济史 I),北京:三联书店 1997 年版,第 11、16—18 页。

⑨ 日本金属矿藏及其开发与贸易的情况,见平尾良光、饭沼贤司、村井章介编:《大航海時代の日本と金属交易》,东京:株式会社思文阁 2014 年版。

引进了精炼技术“灰吹法”,从而大幅提升了白银的产量。到 16 世纪末,日本白银产量已占世界总产量的 1/4 到 1/3,成为世界最重要的白银产地之一。这使得日本获得了巨大的购买力,可以从中国大量购买生丝等产品,发展自己的制造业。日本也因此成为中国最大的贸易伙伴之一。

其次,东南亚的开发在 16 世纪也取得长足的进展。这与中国对热带产品(特别是香料)需求的剧增和华人大量移居东南亚有密切关系。中国的海外贸易中的进口商品,一向以“香药犀象”为主,其中进口数量最大的是胡椒、丁香和肉豆蔻。胡椒原产于印度西海岸,后来引入东南亚,种植于占城、苏门答腊和爪哇。9 世纪以后,东南亚的香料生产日益扩大,在南海香料市场占据了主导地位。15 世纪欧洲人来到马鲁古群岛,这个群岛是世界上丁香和豆蔻的最主要产地,因此欧洲人将其命名为“香料群岛”。欧洲人获得了这个香料的重要来源,使世界香料贸易进入了一个新时代。由于香料是近代以前世界贸易中最重要的商品之一,因此东南亚香料生产的发展也改变了东亚和印度洋世界贸易的格局。

除了在东亚和东南亚取得进展之外,欧洲人的海上活动取得了更大的成就,即地理大发现。关于这个时期欧洲人的海上活动对于世界贸易的研究已不胜枚举。马克思和恩格斯在《共产党宣言》中对其重大意义做了精彩概括:“美洲的发现、绕过非洲的航行,给新兴的资产阶级开辟了新天地。东印度和中国的市场、美洲的殖民化、对殖民地的贸易、交换手段和一般商品的增加,使商业、航海业和工业空前高涨。”“由美洲的发现所准备好的世界市场……使商业、航海业和陆路交通得到了巨大的发展。……不断扩大产品销路的需要,驱使资产阶级奔走于全球各地。它必须到处落户,到处开发,到处建立联系。”“资产阶级由于开拓了世界市场,使一切国家的生产和消费都成为世界性的了。…过去那种地方的和民族的自给自足和闭关自守状态,被各民族的各方面的互相往来和各方面的互相依赖所代替了”①。

在此之前的国际贸易中,各国、各地区之间的贸易活动没有得到广泛认同和采纳的制度和规则,同时也缺乏安全保障,因此贸易很难有突破性的大发展。欧洲人在创造世界市场时,将其贸易制度和规则强加给所有参与者,而且这些制度和规则也在不断改进之中,客观上为世界贸易的发展创造了有利环境。

对于中国的海外贸易来说,上述变化具有非常重大的意义。葡萄牙、西班牙、荷兰、英国人先后到来,他们不仅在占领了许多贸易据点,对长途贸易的海船提供补给和安全保障,而且在南洋群岛建立了大片殖民地,直接经营香料的生产和销售。在南洋群岛,先后出现过一些国家②,但这些国家都是一种“曼陀罗体系”的国家③,统治松散而且不稳定,彼此纷争,兴衰无常。15 世纪末满者伯夷国被信仰伊斯兰教的玛塔兰王朝所灭,此后南洋群岛不再有强大政权。在形形色色的地方势力统治下,这个地区很难维持一种有利于商业发展的大环境。值得注意的是,在东南亚的大批华商,不仅得不到明清政府的保护,而且还往往被视为“通番奸民”而受到打击④。欧洲人到来之后创造了新的商业环境,华商在这种新的环境中能够更好地施展商业才干。华商与欧洲殖民者之间的关系很复杂,既有利益冲突的一面,也有相互合作的一面。其中华商与 17 世纪在亚洲最强大的西方贸易组织——荷兰东印度公司——的“合作伙伴”关系,被认为是中国海外贸易能够在 17、18 世纪的东南亚取得巨大成功的基础⑤。葡萄牙和荷兰人也通过华商积极介入中日贸易。在这种相互合作和斗争的复杂关系中,华商的力量迅速成长,

① 马克思、恩格斯:《共产党宣言》,北京:人民出版社 1997 年版,第 28 页。

② 其中较大者有 7—13 世纪建立于南苏门答腊的室利佛逝国、13 世纪初在爪哇岛中部和东部兴起的新柯沙里国,13 世纪末在爪哇建立的满者伯夷国等。

③ 关于“曼陀罗”式国家的意义,见沃尔特斯(Oliver W. Wolters)《东南亚视野下的历史、文化与区域:区域内部关系中的历史范式》,《南洋资料译丛》2011 年第 1 期,第 52—59 页。

④ 例如郑和下西洋时就对在南洋建立了政权的华商首领陈祖义及其势力进行剿灭。

⑤ 徐冠勉:《奇怪的垄断——华商如何在香料群岛成为荷兰东印度公司最早的“合作伙伴”(1560—1620 年代)》,《全球史评论》第 12 辑,第 45—85 页。

在明末达到鼎盛,以郑氏集团为代表的华商成为操控东亚和东南亚海上贸易的强大力量。

更重要的是,马克思和恩格斯所说的“由美洲的发现所准备好的世界市场”对中国的海外贸易发展还有更大影响。这表现为正在迅速变得富裕起来的欧洲有了越来越强大的购买力,从而可以大量购买中国商品。西班牙统治下的美洲殖民地是早期近代世界白银的主要产地。在 1500—1800 年的三个世纪中,世界白银产量的 85%以上都出产自美洲殖民地。白银是近代早期世界贸易网络运行的主要媒介,而中国正处于货币白银化的时期,急需大量的白银供给。因此,欧洲成为中国主要出口商品的最大买主。

由于有了这个新的大客户,中国的三大出口商品——丝、瓷器和茶叶——的贸易,有了突飞猛进的发展。关于这些商品的贸易情况,学界已有许多研究,我也将在另文中作专门的讨论,这里仅只简略地引用一下该讨论的结论。到了 18 世纪中后期,中国出口的瓷器、茶叶和生丝的一半或者一半以上都是输往欧洲。因此到了这个时期,欧洲成了中国商品的最大买主。从某种意义上来说,历史似乎转了一个大圈,回到两千年前的情景:分处欧亚大陆两端的中国和西欧,成为世界贸易的两大主体:中国出口,西欧购买。不过不同的是,如今中国和西欧之间贸易,不再经过无数的中间人,也不再是以货易货的方式进行,而是在欧洲人开拓的世界市场这个广大的天地中,借欧洲人之手,把中国商品送到欧洲和美洲,换回中国商业经济发展亟需的、同时也是国际贸易赖以进行的硬通货——白银。到了此时,中国的海外贸易的空间范围达到最大限度,扩展到了全世界。换言之,整个世界都成了中国海外贸易的活动空间。

通过以上讨论,我们可以看到:中国的海外贸易空间在四个时期中发生了很大变化。在第一个时期,中国海外贸易规模很小,所涉及的地域也很有限,东北亚海域、中国东海海域基本上可以忽略不计,仅只在南海,有一些和扶南、占城等中南半岛国家有直接的贸易往来,海上贸易地域大体上局限于南海。虽然有一些印度洋方面来的海船来到中国,但似乎只是偶发性,没有形成经常性的活动。在第二个时期,中国海外贸易规模较前有明显扩大,印度洋地区成为中国海外贸易的主要场所,尽管这个时期中国的海外贸易在很大程度上操持在印度洋地区商人的手中。在第三个时期,中国海外贸易的空间继续扩大,中国也成为东海、南海和印度洋贸易的主导者。到了第四个时期,借助于西方开辟的世界市场,中国海外贸易的空间空前扩大,并成为全球贸易的主要参与者。由此可见,中国的海外贸易的时空范围绝非一成不变的。相反,这种空间范围总是处于不断的变动之中。中国的海外贸易是世界贸易的一部分,中国的海外贸易的变化也发生在世界贸易变化的大背景之下,并且在某种程度上受这个大背景的变化的左右。世界贸易的变化又取决于相关地区经济的起伏和运输的方式和能力,而这些都属于全球经济史研究对象。因此,只有把中国的海外贸易放在全球经济史的视野之中,才能更好地认识中国的海外贸易,也才能避免目下流行的那种把海陆“丝绸之路”视为无远弗届、永远畅通的“洲际贸易大通道”的罗曼蒂克的看法,把中国的海外贸易的研究置于真正的学术研究之中。

The Spatio-temporal Context of Chinese Overseas Trade: A Study on the “Silk Road” from the Perspective of Global History

Li Bozhong

(*Department of History*, *Peking University*, *Beijing* 100871, *China*)

Abstract: Everything exists in a specific spatio-temporal context, and Chinese overseas trade is no exception. Chinese overseas trade has been an integral part of the world trade, whose spatio-temporal context has been in a constant state of change. During the two millennia between the 2nd century BC and the 17th century AD, four great temporal cycles took place in the world trade, which ushered in substantial changes in the spatial range of the world trade. Under such contexts, significant changes were brought about in Chinese overseas trade.

Key words: China, overseas trade, spatio-temporal context, global history

(责任编辑 管 琴)